SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIIIa. LEGISLATURA
CUARTO PERIODO

COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

DISTRIBUIDO Nº 2450 DE 1993

Copia del original sin corregir

OCTUBRE DE 1993

TARIFAS DE TAXIMETROS

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION DEL DIA 6 DE OCTUBRE DE 1993

A S I S T E N C I A

Preside : Señor Senador Carlos Bouzas.

Miembros : Señores Senadores Wilson Elso Goñi, Dante Irurtia y Néstor Moreira Graña.

Invitados especiales : Por el Sindicato Unico de Automóviles con Taxímetros y Telefonistas: señor Juan José Cortizas (Secretario General), y señora Nahir Canale de Baratelli, (Secretaria de Organización).

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 10 y 48 minutos)

La Comisión de Transporte y Obras Públicas tiene el gusto de recibir en esta sesión a una delegación del Sindicato Unico de Automóviles con Taxímetro, integrada por su Secretario General, señor Juan José Cortizas y por la Secretaria de Organización, señora Nahyr Canale.

Con fecha 13 de setiembre de este año, recibimos una carta en la que se planteaba la inquietud del Sindicato mencionado en torno a las tarifas que rigen en el horario nocturno, que va desde la hora 22:00 a las 6 de la mañana. Aclaro que recién pudimos dar trámite a esta nota en el día de hoy porque, como informamos, con motivo del tratamiento del proyecto de ley de Rendición de Cuentas, el Senado suspendió el funcionamiento de todas sus Comisiones Permanentes --entre las que, naturalmente, se encuentra ésta--, salvo en lo relativo a dicho proyecto de ley. Esta es, pues, la razón por la que hemos demorado 20 días en responder a la solicitud de entrevista.

Tiene la palabra el señor Cortizas.

SEÑOR CORTIZAS.- En primer lugar, queremos agradecer a los integrantes de esta Comisión por habernos recibido. Sabíamos de la ardua e importante tarea que estaban cumpliendo todos los legisladores en torno a la Rendición de Cuentas. De todas maneras, corresponde señalar que en el Sindicato evaluamos esta situación, y les estamos

agradecidos por el hecho de haber dado un trámite urgente a nuestra solicitud, lo que llevó a que amablemente nos recibieran en el día de hoy.

Como mencionó el señor Presidente, el motivo que nos convoca hoy aquí se relaciona con las tarifas de los taxímetros. Como todos saben, existe una tarifa denominada diurna, que rige todos los días hábiles entre las 6:00 y las 22:00 horas. Ella contiene todos los insumos del taxímetro, es decir, todos los gastos correspondientes a los costos de producción, tanto los del trabajador --su salario, sus beneficios sociales, etcétera-- como los de mantenimiento de la unidad, incluyendo su reposición. A esto debe agregarse también la ganancia que obtienen mensualmente los propietarios de los taxímetros por la explotación del servicio. Desde hace 20 años, aproximadamente, esta tarifa diurna fue incrementada en un 20% para el período que va desde las 0:00 horas hasta las 6 de la mañana. De esta manera, se creó la denominada tarifa nocturna del taxímetro.

Hace poco más de un año, el Ministerio de Economía y Finanzas resolvió extender el horario de nocturnidad para el taxímetro, por lo que la tarifa nocturna empezó a regir a partir de las 22:00 horas, hasta las 6 de la mañana. Esto también se aplica los días domingos y feriados.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Esta tarifa rige durante todo el día los domingos y feriados?

SEÑOR CORTIZAS.- Efectivamente, señor Presidente; rige las 24 horas. Cabe aclarar que los feriados abarcan no solamente los días marcados en rojo en el almanaque, sino que, por ejemplo, también se cobra al usuario como día feriado la totalidad de la semana de turismo y la de

Carnaval. Es decir que no solamente comprende los 5 días feriados que aparecen en el almanaque, sino aquellos que tradicionalmente se consideran como tales en nuestro país.

Los señores senadores se preguntarán por qué precisamente en este momento, el Sindicato de Taxímetros --que tiene una historia tan extensa-- plantea este problema y con tanto énfasis. Les recuerdo que quien habla actúa en la dirección gremial como Secretario General desde hace un año y medio.

Nos hemos preocupado de problemas como el de la seguridad del taximetrista, que los señores senadores deben conocer. Luego de instalar la Comisión que trabaja mensualmente en la Jefatura de Policía y que ha encontrado algunos paliativos al problema, dándole mayor seguridad al trabajador, nos hemos abocado a otros temas, como el de la tarifa, que no sólo interesa a los obreros, sino también a los cooperativistas, pequeños propietarios y, fundamentalmente, a los usuarios. A éstos debemos el mejor y más confortable de los servicios, la mejor de las tarifas y la mayor seguridad en el tránsito.

Por todo esto hemos solicitado al Ministerio de Economía y Finanzas una audiencia a fin de plantear el desfase que existía entre lo que se cobraba al usuario por concepto de nocturnidad y lo que realmente debía ser el costo. La tarifa diurna del taxímetro se fija de acuerdo con una paramétrica que incluye todos los costos, y lo único que justifica una diferencia a favor de la tarifa nocturna es el beneficio social correspondiente al trabajador, propietario o cooperativista que brinda el servicio en ese horario. La incidencia real que deberían tener en la tarifa diurna los beneficios sociales por nocturnidad y por feriado no llega, bajo ningún punto de vista, al 20%, sino que bastaría con un 5.4% para dar satisfacción a estos costos que sólo corresponden al obrero, pequeño propietario o cooperativista que trabaja su unidad en ese horario. La diferencia que existe entre el 20% que se recarga actualmente --y que se cobra al usuario-- y el 5.4% , que es el incremento que debería experimentar, significa un verdadero saqueo por parte de la patronal de taxímetros a los usuarios, que asciende a U$S 3:800.000. Esta

cantidad podría ser utilizada por el usuario en más viajes de taxímetro o en otros insumos.

El señor Ministro de Economía y Finanzas ha delegado la audiencia que habíamos solicitado y nos ha recibido el doctor Billing, economista y coordinador de esa Cartera, a quien le hemos entregado un memorándum que también lo entregaremos a los miembros de esta Comisión. En esa primera reunión no hemos encontrado ningún argumento en contra de nuestros planteos sino que, por el contrario, se agradeció al Sindicato de Taxímetros por suministrar, por primera vez, una información sobre la explotación e insumos en este sector. En el día de hoy se nos ha notificado que se ha fijado una segunda reunión para mañana a la hora 16 y 30 en el Ministerio de Economía y Finanzas, a efectos de buscar una solución a este problema. Esta situación responde a la orientación y objetivos que tiene CPATU, que es el organismo político que dirige a la patronal de taxímetros. Estos objetivos son totalmente opuestos a la orientación de los trabajadores y cooperativistas del taxímetro con respecto a la explotación y al servicio que debemos brindar a los usuarios.

No queremos una tarifa diferencial para pudientes y no pudientes. De esta forma, se liquidaría a las cooperativas obreras, que con una gran tarifa no podrían recaudar lo necesario para dar respuesta a las obligaciones que tienen mensualmente, en lo que se refiere al pago de la unidad y de la chapa a la Intendencia Municipal de Montevideo. Por otro lado, se pretende demostrar a la opinión pública que no es necesario que existan más taxímetros en la calle, ya que serían suficientes los que circulan actualmente, no porque brinden un buen servicio, sino porque la tarifa es inaccesible para algunos sectores de la población. Se quiere demostrar que los 2358 coches que realmente hay

en la calle son suficientes para satisfacer las necesidades de los usuarios.

Al respecto, el Sindicato de Taxímetros hizo un estudio del mercado, que también vamos a entregar al señor Presidente de la Comisión a fin de que lo haga conocer a los señores senadores.

A grandes rasgos, allí se expresa que actualmente los 2.358 coches --que están brindado un servicio en forma diaria en nuestra capital-- diariamente venden 66 viajes, lo que significan, aproximadamente, 156.000 pasajes. Nuestro estudio de mercado también hizo consultas con los usuarios, con los telefonistas de las paradas oficiales de taxímetros y con las compañías radiooperadoras y arrojó el siguiente resultado. Un 5% de los usuarios expresaron que cuando salen a la calle, en cinco minutos consiguen un coche, pero otros han tenido que esperar hasta 15 minutos por ese servicio. El 20% de los consultados ha dicho que cuando necesita un taxímetro tiene que optar por otro medio de transporte porque no consigue ninguno libre y cuándo trata de comunicarse con una compañía de radio, no encuentra línea o el coche demora demasiado. Las telefonistas de las paradas y radiooperadoras piensan que con una mejor tecnología en lo que se refiere a los teléfonos --es decir, contar con una cantidad mayor de líneas-- pero también con más coches, en las horas pico --desde las 7 de la mañana hasta las 22 horas-- se venderían un número mayor de viajes.

Por lo tanto, aseguramos que en Montevideo se podrían conseguir 45.000 viajes más de los que se están vendiendo, lo que indica que harían falta 687 taxímetros.

La Junta Departamental de Montevideo, ha votado en el presupuesto de 1993, 150 permisos; la licitación ya fue aprobada y de esa cantidad van a salir 120. Con 150 coches sólo podrían brindar a los montevideanos 9.900 viajes más por día, quedando diariamente 35.000 pasajeros esperando un taxímetro que nunca va a llegar. Si bien se trata de un servicio de interés público podríamos asegurar que tal como

están planteadas las cosas, se trata de una solución complementaria al transporte urbano de pasajeros. Por lo tanto, no queremos un servicio de taxímetro que cumpla las funciones del remise, para una clase especial que lo pueda pagar. Pensamos que la tarifa debe ser justa, es decir que no esté por debajo de los insumos ni que éstos estén inflados, pues no cubriría las necesidades del montevideano más necesitado, que se encuentra en la periferia de la capital.

También hay que considerar aquellos ciudadanos que trabajan en Montevideo y viven en lugares como por ejemplo La Paz, Las Piedras, Toledo o Pando, que se les cobra ida y vuelta hasta la Plaza Libertad cuando los coches quedan habilitados para levantar nuevamente pasaje, en el límite de Montevideo. Otra situación que se debe tener en cuenta es la de los contratos por hora entre las empresas y determinados ciudadanos, es decir que cuando deben realizar más de una diligencia con un coche, se les cobra la hora alquilada de taxímetros, cuatro veces más de lo que un taxímetro puede ganar en una hora. Asimismo, el propietario recibe insumos por cada viaje y realmente no los vuelca en beneficio del trabajador ni del usuario. Por ejemplo, según el consejo de salario, el lavado de los coches lo debe pagar el dueño, es decir que cuando un usuario toma un taxímetro lo está pagando en parte. Sin embargo, la patronal obliga al trabajador a lavarlo o a pagarlo de su salario.

Por otra parte, más del 40% de los trabajadores del taxímetro no están afiliados al Banco de Previsión Social; no obstante, cuando uno toma un taxímetro está pagando una cuota parte de lo que el propietario tiene que abonar por el taximetrista a dicho Organismo. Existen documentos en blanco que el dueño hace firmar al trabajador como que

percibió beneficios sociales --ya sea licencia, salario vacacional, aguinaldo u horas extras-- cuando nunca pagó por ese concepto.

Entonces, ¿en qué bolsillos termina el dinero de la diferencia que hay entre el servicio que con la misma tarifa brinda un Toyota 2.000 dispuesto por las cooperativas obreras y el de taxímetros que andan con "las latas colgando" ? Cabe indicar que el Toyota 2.000 no pierde ganancias brindando un buen servicio. En definitiva, ¿cuáles son las organizaciones, los partidos políticos, que están dispuestos junto con el Sindicato de Taxímetros a brindar un servicio para todos los montevideanos con una tarifa justa, ofreciendo al que paga lo que está comprando?

Queremos recorrer otros caminos, diferentes a los que el Sindicato de Taxímetros ha transitado, porque aunque no nos arrepentimos, hemos aprendido que lo conveniente es entablar un diálogo, pero con soluciones. Todos los días se ven taxímetros, pero con un gremio trabajando en la calle, lo que nos ha dado buenos resultados. Si bien no descartamos otra metodología, apostamos a que sea aplicada en el momento y forma oportunos. Creemos que todos juntos podemos brindar un mejor servicio, que sea más beneficioso para los trabajadores, para los pequeños propietarios y para los cooperativistas, pero en un marco de negociaciones que nos lleve a obtener soluciones. Queremos que la tarifa del taxímetro tenga un nivel justo y que cada uno reciba lo que le corresponda.

SEÑOR IRURTIA.- El señor Cortizas ha hablado del establecimiento de la tarifa del taxímetro --que sabemos que es un servicio público-- en la que, indudablemente, distintos organismos intervienen en su fijación.

Con respecto al entorno de la actividad no me quedó claro si las tarifas, o sea los recursos del sector, estaban en función de los ingresos por tarifa diurna, mientras que la nocturna quedaba fuera de la paramétrica respectiva, a los efectos de formar el conjunto de ingresos que la patronal obtiene.

Por lo tanto, quisiera que se me brindara más información acerca de si los ingresos del sector empresarial --propietarios de taxímetros-- provienen del entorno general o de las tarifas diurnas específicas, ya que prácticamente se dijo que los costos de emprendimiento estaban en relación a estas tarifas.

SEÑOR CORTIZAS.- Considero que es muy interesante y puntual la pregunta que formula el señor senador, porque nos da la posibilidad de explicar cuáles son los argumentos que ha esgrimido la patronal para quedarse con la diferencia que existe entre el 5.4 y el 20%.

La patronal expresa que le corresponde la diferencia dada la obligatoriedad establecida por la Intendencia Municipal de Montevideo de brindar el servicio durante las 24 horas del día. Esto no es real, ni en la teoría ni en la práctica. Los horarios de los taxímetros son: de 6 a 14, de 14 a 22 y de 22 a 6, aunque el taximetrista no cumple dichos horarios porque realiza turnos de 12 horas. Además, vemos cómo cerca de las 23 horas los coches van disminuyendo, quedando un 25 o 30% de los 2358 autómoviles para brindar el servicio nocturno. Cuando nuestro argumento desbarató el dado por la patronal, ésta manifiesta que de todas formas debería percibir esa diferencia para compensar los regresos vacíos en horas de baja productividad. Esto no es cierto, porque cada patrón le exige al empleado un mínimo de 1.16 de recorrido

por kilómetro y si el taximetrista no cumple con esta disposición, al otro día pierde su fuente de trabajo. Por lo tanto, es el trabajador --y los señores Senadores lo podrán ver todos los días-- quien brinda el servicio, inclusive en horas de la noche, debiendo esperar en las esquinas a los pasajeros sin cobrar un solo centésimo por el trabajo a la orden.

Por esto, sostenemos que el incremento únicamente le debe corresponder al trabajador y no a quien, durmiendo en su casa, se queda con la diferencia que existe entre el 5.4 --que es real-- y el 20%, que es lo que se cobra actualmente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Las tarifas de los automóviles con taxímetro son fijadas por las Intendencias Municipales, sin embargo, el señor Cortizas dijo que el incremento del 20% sobre las tarifas diurnas está determinado por un decreto del Ministerio de Economía y Finanzas.

SEÑOR CORTIZAS.- El total de las tarifas de taxímetros, no sólo las nocturnas, las aprueba el Miniterio de Economía y Finanzas. Anteriormente, las establecía DINACOPRIN, pero al no existir más dicho Organismo, el Ministerio es quien las dispone.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Esto es solamente para Montevideo?

SEÑOR CORTIZAS.- No sé cómo se establece la tarifa en el interior del país, por lo que no puedo decir si es el Ministerio de Economía y Finanzas o las Intendencias Municipales quienes la aprueban. Simplemente, sé que para Montevideo, que es donde nosotros brindamos el servicio de taxímetro, el Ministerio es quien se encarga de regular los costos.

SEÑOR ELSO GOÑI.- Refrescando un poco la memoria, creo que del decreto

del Poder Ejecutivo con origen en el Ministerio de Economía y Finanzas sale la tarifa para la Intendencia Municipal de Montevideo y, en forma diferencial, para los restantes Municipios del interior. Lo que sí es claro, es que los permisos los otorgan las Intendencias Municipales, pero en lo que tiene que ver con las tarifas, reitero que estoy casi seguro de que salen por decreto, para Montevideo-- como lo ha expresado el señor Cortizas-- y también para el interior.

SEÑOR CORTIZAS.- Queremos dejar claramente expresado que bajo ningún punto de vista estamos pidiendo que no sea el Ministerio de Economía y Finanzas quien fije las tarifas para que pase a la órbita departamental. Creemos que dicho Ministerio toma el tema de las tarifas de taxímetros con gran seriedad --esto lo digo por la entrevista que hemos mantenido con los representantes de dicha Cartera-- y la responsabilidad es únicamente de la patronal por no haber informado bien a dicha Cartera. Pensamos que el Ministerio va a resolver este tema en beneficio de todos los usuarios y de los trabajadores del taxímetro. Como los señores senadores se darán cuenta, con una tarifa más accesible se abriría la posibilidad de una mayor cantidad de viajes y, como somos destajistas, de esta forma tendríamos un mejor salario. Por lo tanto, una tarifa justa no sólo favorecería al usuario, sino también al empleado, al cooperativista y al pequeño propietario, que debido a una mayor productividad su negocio se convertiría en algo más fructífero.

SEÑOR PRESIDENTE.- Nuestra pregunta no iba dirigida en el sentido de cambiar la persona pública que está encargada de fijar las tarifas,

sino que, como luego tendremos que tomar alguna resolución y realizar algún trámite, queríamos saber cuál será nuestro interlocutor.

Por último, quisiera tener la opinión del sindicato acerca de si al funcionar solamente el 25 o el 30% de los automóviles con taxímetro en el horario nocturno y producirse una rebaja de dicha tarifa, no se reduciría el número de automóviles en la calle.

SEÑOR CORTIZAS.- Considero que no todos los días la flota que circula entre las 22 y las 6 horas es de un 20 ó 30%. Pienso que la misma se regula de acuerdo con el trabajo o la demanda existente en determinados días en el horario nocturno.

SEÑOR COTIZAS.- Considero que no todos los días, entre las 22 horas y las 6 de la mañana, nuestra flota anda en la calle entre el 20% y el 30%, ya que ella se regula de acuerdo con el trabajo, con la demanda. Por ejemplo, de lunes a jueves hay menos trabajo, o sea, menos cantidad de coches, que los viernes, sábados y domingos. Ahora bien, ¿cuáles son los motivos por los que, de lunes a jueves desciende el trabajo y, a veces, no hay el que uno quisiera los días viernes, sábados y domingos? Los motivos son muchos: el poder adquisitivo de la gente o los avances tecnológicos, por ejemplo, el video, que hace que las familias permanezcan en su hogar, sin ir al cine o al teatro.

Creemos que una rebaja de las tarifas puede traer una consecuencia peor, o más negativa, que haya la misma cantidad de trabajo, con la probabilidad de que, si logramos esa rebaja, muchos de los que actualmente optan por otros medios de transporte -- el urbano o, en pequeños recorridos, el caminar-- podrían adoptar el taxímetro. O sea, que habría un aumento de la demanda y, como consecuencia, mayor cantidad de coches disponibles en la calle. Esto, incluso para nosotros que somos comisionistas, representaría un aumento del salario, por un problema de productividad, de mejor servicio y, también, porque el taxímetro es un hábito --no tanto como el cigarrillo-- y cuando la gente se acostumbra a él, lo prefiere, por una razón de confort, al ómnibus o a las caminatas.

Por eso, si ponemos al alcance del usuario

un servicio más confortable, seguro y barato, ello tendrá como consecuencia la creación de un nuevo hábito y, por lo tanto, habrá mayor productividad, mejores salarios y más ganancias.

También quiero decir que les hemos dejado un estudio de mercado que realizamos los trabajadores que, tal como los señores senadores saben, no somos economistas y nuestro nivel no se encuentra a la altura del de los profesionales en la materia, por lo que puede tener sus errores. Sin embargo, él contiene información que sólo nosotros conocemos y que es fruto de nuestro trabajo diario y de nuestro contacto con la gente.

Asimismo, les trajimos un memorándum con un estudio sobre las tarifas en el que figura todo lo que proponemos y las ventajas que se pueden obtener rebajando la tarifa nocturna de los taxímetros.

Para ilustrar mi razonamiento, quiero decir que en un viaje que se hace actualmente, antes de las 10 de la noche y por el que se cobra $ 10, el trabajador percibe $ 2,70 y, al propietario le quedan $ 7,30. Por el mismo recorrido, efectuado luego de las 22 horas, el usuario paga $ 12, el trabajador recibe el 27%, o sea, $ 3,24 y al dueño le quedan $ 8,76.

Lo que proponemos es que este viaje, en lugar de $ 12, se cobre $ 10,54, o sea, que el usuario pagaría menos. Además el trabajador recibiría el mismo salario, es decir, el 27% de $ 10,o sea, $ 2,70 más el 100% del 54% lo que significa $ 0,54 que, sumado a los $ 2,70, nos da $ 3,24. Por su parte, el propietario percibiría

lo mismo que con la tarifa diurna, esto es, $ 7,30.

Como vemos, esto significaría insumos asegurados para el propietario, por la mayor venta de viajes y, por ende, mayor rentabilidad.

Ante una hipótesis de igual trabajo, tendríamos el mismo salario para el trabajador, con la posibilidad de aumentarlo y el usuario estaría pagando el viaje más barato en horario nocturno, domingos y feriados.

Sólo puede estar en contra de esto la persona que hizo usufructo, en determinado tiempo, de esta diferencia que ya fundamentamos que no corresponde.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia de los dirigentes del Sindicato Unico de Automóviles con Taxímetro y Telefonistas (SUATT).

Les decimos que la Comisión continuará deliberando a fin de ver qué trámite se da al asunto que ustedes han planteado.

(Se retira de Sala la delegación del Sindicato Unico de Automóviles con Taxímetro y Telefonistas (SUATT).)

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

(Es la hora 11 y 30 minutos)